This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

3 2044 103 267 084

HARVARD LAW LIBRARY.

Received Aug. 15, 1901

230
48

GERMANY
C

Die

neuen Unternehmungen

zum Zweck der Ausgleichung der Verschiedenheiten der in den Seestaaten geltenden

Havariegroße- und Seefracht-Rechte.

Von

Dr. Johann Friedrich Voigt

Reichs-Oberhandelsgerichts-Rath a. D.

Jena.

Verlag von Gustav Fischer.

1882.

Rec. Aug. 15, 1901.

Vorwort.

Die durch anerkennungswerthe Bestrebungen bekannt gewordene, besonders in England, Frankreich und Belgien angesehene Männer unter ihren Mitgliedern zählende Association for the Reform and Codification of the Law of Nations hat, nachdem in ihrer Veranlassung Berathungen über die herbeizuführende Ausgleichung der in den Havariegroße-Rechten der Seestaaten bestehenden Verschiedenheiten stattgefunden und diese Berathungen schließlich zu einem gewissen Ergebnisse geführt hatten, ihre Aufmerksamkeit dem Seefrachtrecht zugewendet. Sie ist von der Ansicht ausgegangen, daß eine erhebliche, den Seehandelsverkehr erschwerende Verschiedenheit der in den Seestaaten geltenden Frachtrechts-Bestimmungen bestehe, und es wünschenswerth sei, diese Verschiedenheit zu beseitigen. Für diesen Zweck hat sie ein in England zur Wirksamkeit gelangtes Committee on the International Law of Affreightment and Bills of Lading eingesetzt. — Dieses ist der Meinung gewesen, daß das beabsichtigte Unternehmen am Geeignetsten dadurch würde gefördert werden, wenn man es bewirke, daß die Frachtcontract-Betheiligten — also die Rheder und Befrachter resp. Ablader — sich fernerhin eines gleichlautenden Connossementsformulars bedienten, in welchem die wichtigeren der bisher verschieden behandelten Punkte des Frachtcontracts gleichmäßig festgestellt worden wären.

Auf Veranlassung des soeben genannten Comité sind vor Kurzem Sachverständige in Liverpool zusammengetreten und haben in der vorgedachten Absicht ein den ferneren Berathungen zu unterbreitendes Connossementsformular entworfen. Das Comité hat diesen Entwurf im weiteren Kreise bekannt gemacht.

Noch im Laufe dieses Sommers werden Berathungen des Comité über denselben stattfinden. Sollte es sich bei diesen zeigen, daß durch die allgemeine Benutzung eines gewissen Connossementsformulars die Interessen des Seefrachtverkehrs in der besprochenen Richtung gefördert werden könnten, so würde das durch die Beschlüsse des Comité festgestellte Formular den Rhedern und Abladern aller Seestaaten zur Beurkundung ihrer Contracte empfohlen werden.

Der Verfasser ist von dem Comité aufgefordert worden, an den bevorstehenden Berathungen Theil zu nehmen. Zu seinem Bedauern muß er den Umständen nach darauf verzichten, dieser geehrten Aufforderung zu folgen. Er hat aber in derselben eine Veranlassung dazu finden zu dürfen geglaubt, sich über den Entwurf des Formulars auszusprechen. Aus den folgenden Blättern, in welchen dies geschieht, wird es hervorgehen, daß er in einigen Richtungen Bedenken gegen die Vorschläge der Liverpooler Sachverständigen erheben zu können glaubt.

Die auf das Seefrachtrecht gerichtete Unternehmung befindet sich in enger Verbindung mit den früheren das Havariegroßerecht betreffenden Verhandlungen und den darüber gefaßten Beschlüssen; auch stehen diese beiden Gegenstände in mannigfaltiger Wechselbeziehung zu einander. Ein Rückblick auf jene Verhandlungen, sowie eine kurze Darlegung der dadurch erlangten, wie der Verfasser glaubt, bisher einigermaßen überschätzten Ergebnisse scheint demnach nicht unangemessen zu sein. Zugleich ist eines neuerlich gemachten Vorschlages Erwähnung zu thun, alle durch die Havariegroße hervorgerufenen Schwierigkeiten dadurch zu beseitigen, daß man dieselbe gänzlich abschaffe.

Hamburg, im Juli 1882.

1.

Bestrebungen zur Herbeiführung einer Uebereinstimmung der in den Havariegroße-Rechten der Seestaaten gültigen Bestimmungen, und die in dieser Richtung bisher erlangten Ergebnisse.

Die National Association for the Reform and Codification of the Law of Nations hat ihre das Privat-Seerecht betreffenden Bestrebungen zunächst nur auf die Herbeiführung einer Gleichförmigkeit der bei den Seeschiffahrt treibenden Völkern geltenden, in einigen Punkten von einander abweichenden Grundsätze über die Havariegroße gerichtet. Sie hat im Jahre 1860 mit der Prüfung Desjenigen, was in dieser Beziehung für wünschenswerth zu halten sei, und eventuell mit der weiteren Förderung dieser Angelegenheit ein International General Average Committee beauftragt. Diese Commission hat mehrmals für den vorgedachten Zweck Versammlungen britischer und nichtbritischer Sachkundiger (Rechtsgelehrter, Rheder, Versicherer, Dispacheure) berufen. Viermal haben solche Versammlungen stattgefunden: 1860 in Glasgow, 1862 in London, 1864 in York, 1877 in Antwerpen. — Auf zwei Fragen hatten sich die Verhandlungen zu richten: erstens in welchen Punkten Bestimmungen als zur Beseitigung der Verschiedenheiten der bestehenden Havariegroße-Rechte für erforderlich oder doch für rathsam zu halten seien, und welche Vorschläge man in dieser Richtung zu machen habe; zweitens, auf welche Weise es zu bewirken sei,

daß den in Vorschlag zu bringenden Bestimmungen in allen Seestaaten verbindliche Kraft beigelegt werde.

In Betreff des letzteren Punktes hielt man, wohl nicht ohne Grund, die Schwierigkeit, ohne Weiteres eine Vereinbarung aller Seestaaten — oder doch zunächst einiger der vornehmsten unter denselben — zur gesetzlichen Einführung eines und desselben vollständigen Havariegroße-Gesetzes, oder doch von Novellen, welche die bisherigen Rechtsverschiedenheiten beseitigten, zu bewirken, für unüberwindlich. Es wurde deshalb beschlossen, diejenigen Bestimmungen, über deren Aufstellung und Empfehlung man sich vereinigen werde, den Rhedern und den sonstigen bei dem Seehandel Betheiligten zu einer im weitestmöglichen Umfange zu verwirklichenden vertragsmäßigen Anerkennung zu empfehlen. Man glaubte darauf rechnen zu können, daß die auf solcher Grundlage in der Praxis zur Anerkennung gelangenden Principien nach und nach auch von den Legislationen würden sanctionirt werden.

Das unternommene Werk wurde dadurch erheblich erleichtert, daß alle derzeitigen Havariegroße-Rechte auf einer und derselben Basis, derjenigen des Römischen Rechts, beruhen und daß die bezüglichen Bestimmungen desselben vollständig durch ein oberstes Princip beherrscht werden. In Folge dessen besteht nirgendwo in Betreff des Fundaments des Havariegroße-Rechts eine Verschiedenheit und nur in der Anwendung des obersten Princips, auf die Beurtheilung einzelner Fragen finden in den Seestaaten einige und nicht einmal zahlreiche Verschiedenheiten statt. Deshalb haben denn auch die Berathungen der Sachverständigen sich auf Einzelheiten beschränken können, ohne ein vollständiges System des Havariegroße-Rechtes aufstellen zu müssen.

Der jetzige Stand der Angelegenheit ist folgender. Die im Jahre 1864 in York zusammengetretene Versammlung hat 11 Einzelbestimmungen als zur allgemeinen Einführung empfehlungswerth aufgestellt, bekannt geworden unter der Benennung „York Rules“. — Diese haben in die Praxis keine Aufnahme gefunden, auch sind gegen einige derselben Einwendungen erhoben worden. In Folge dessen ist man im Jahre 1877 auf einem

zahlreich besuchten, in Antwerpen gehaltenen Congreß zu einer Revision der York Rules geschritten und hier zu einem Schlusse der Verhandlungen gelangt. Das Ergebniß dieser Revision wird durch 12 unter der Benennung „York and Antwerp Rules“ bekannt gemachte und den Seeverkehrsbetheiligten zur Annahme empfohlene Sätze gebildet*).

Der Inhalt dieser Sätze ergiebt sich aus dem Folgenden:

1. Für geworfene Deckladung wird Nichts in H.-G. vergütet. (Der Begriff „Deck“ wird festgestellt.)

2. Wenn bei Ausführung eines Havariegroße-Seewurfs nicht-geworfene Güter durch in den Raum eindringendes Wasser oder auf andere Weise beschädigt werden, so wird solcher Schaden vergütet.

3. Schaden an Gütern oder am Schiff durch Löschungsmaßregeln zur Bekämpfung eines Brandes veranlaßt wird vergütet; nicht aber solcher Schaden an Gütern, welche schon gebrannt hatten.

4—6. Es findet keine Vergütung dafür statt, wenn beschädigte oder gebrochene Theile des Schiffsinventars (Masten oder dgl.) zur Vermeidung eines von ihnen anzurichtenden Schadens gekappt werden; wenn ein Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt wird oder Schaden durch forcirtes Segeln erleidet.

7—9. Ist das Einlaufen in einen Nothhafen ein Havariegroße-Ereigniß, so werden auch die Kosten des Wiederausgangs,

---

*) Zwei den berührten Gegenstand ausführlich behandelnde Schriften sind: Franck A., Die Herstellung eines Allgemeinen Havariegroße-Rechtes aller Schiffahrt treibenden Völker, in Tauchnitz-Siebenhaar, Archiv für Deutsches Wechselrecht Bd. 5, Heft 2, 1873, und Desselben, Bericht über die Bestrebungen, die Uebereinstimmung des Havariegroße-Rechts aller Schiffahrt treibenden Völker herbeizuführen. Lübeck 1879. In der letzteren Schrift hat der Verfasser die oben besprochene York and Antwerp Rules vollständig mitgetheilt, commentirt und mit den Bestimmungen des Deutschen H.-G.-B.'s und des Schwedischen Seerechts verglichen. Eine Uebersetzung des von der Havariegroße handelnden Abschnitts des Schwedischen Seerechts (von 1864) ist beigefügt.

die für die Ladung aufgewendeten Löschungs-, Lagerungs- und Wiedereinladungskosten und die für die Mannschaft erforderlich gewesenen Kost- und Monatsgelder vergütet. Dagegen findet keine Vergütung für an Gütern entstandene Schäden statt, welche sich im Nothhafen ereigneten; es wäre denn, daß dieselben durch ordnungswidrige Löschung oder Lagerung veranlaßt worden wären.

10. Beitragspflichtige Gegenstände werden nach dem Werth veranschlagt, welchen sie an dem Ende des Unternehmens haben, unter Abzug Desjenigen, was etwa erspart worden sein möchte. Auch das in Havariegroße Vergütete trägt bei.

11. Die durch die Aufopferung von Gütern eingebüßte Fracht wird vergütet.

12. Aufgeopferte Güter werden nach dem Werth veranschlagt, welchen sie im Falle eines glücklichen Ausgangs der Reise am Bestimmungsorte gehabt haben würden.

Man darf annehmen, daß, wenn die York and Antwerp Rules allgemein zur Anwendung kommen sollten, die Verschiedenheiten der in den Seestaaten gesetzlich oder gewohnheitsrechtlich geltenden Havariegroße-Bestimmungen sich nur wenig fühlbar machen, und daß mehrere der Zweifelsfälle, welche gelegentlich bei Havariegroße-Regulirungen vorgekommen sind, und nicht ganz selten zu gerichtlichen Streitigkeiten Veranlassung gegeben haben, ihre Erledigung finden würden. Gleichwohl würde man sich einer Täuschung hingeben, wenn man die Erwartung hegte, daß die Einführung der Rules alle bei Havarieaufmachungen sich zeigenden Zweifels- und Streitfälle ausschließen würde. Dazu ist die Mannigfaltigkeit der Vorkommnisse viel zu groß. Häufig können auch bei Fragen, welche *nicht* in den Rules ihre Erledigung gefunden haben, die Ansichten darüber, ob auf Grund des obersten Princips eine gemachte Aufwendung oder ein Schaden der Gemeinschaft zur Last zu bringen sei oder nicht, aus einander gehen. In manchen Kreisen hegt man übertriebene Erwartungen von der Einführung der Rules.

Es ist hier eines vor Kurzem gemachten Vorschlages Erwähnung zu thun, die Havariegroße ganz aus dem Seerecht zu

beseitigen*). Dieser Vorschlag beruhet auf der Erwägung, daß die große Mehrzahl der bei Seeunternehmungen Betheiligten — der Rheder sowohl, wie der Ladungsinteressenten — gegen die Seegefahr Versicherung zu nehmen pflegt und daß jedenfalls für sie alle die Möglichkeit besteht, ihr Interesse unter Versicherung zu bringen. — Die nähere Begründung ist folgende. Schon bisher hätten die bei Seeunternehmungen Betheiligten entweder von den Versicherern Ersatz für Havarieschäden jeder Art erhalten, also diese nicht zu tragen gehabt, oder sie hätten die Tragung dieser Schäden sich selbst beimessen müssen, weil sie es vorgezogen hätten, von der Möglichkeit, Versicherung zu nehmen, keinen Gebrauch zu machen. Die Folge der Abschaffung der Havariegroße — durch welche viele Arbeit, Zeit- und Zinsenverlust und große Kosten hinwegfielen — würde darin bestehen, daß fernerhin im Verhältniß zwischen den Versicherern und den Versicherten kein Unterschied mehr zwischen Particulairhavarie und den bisher als Havariegroße behandelten Aufwendungen und Verlüsten zu machen sein würde. Die Nicht-Versicherten würden einerseits von der Beitragspflicht zu den von anderen Mitbetheiligten zum allgemeinen Besten gebrachten Opfern frei sein, andererseits allerdings die etwa aus ihrem Vermögen im gemeinsamen Interesse gemachten Aufwendungen, wie jede andere sie treffende Havarie, als Folge der unterlassenen Versicherungsnahme verschmerzen müssen. — Die Lage der Versicherer würde in Folge der Abschaffung der Havariegroße nicht erheblich verändert werden; die Gesammtsumme der von ihnen zu zahlenden Beträge würde nicht nur nicht größer werden, sondern wegen des Hinwegfallens der Dispachirungskosten sich sogar (freilich nur um ein verhältnißmäßig Geringes) vermindern. Zwar würden die Ergebnisse der einzelnen Versicherungen für die Versicherer sich anders gestalten, als es bei Zugrundelegung des bisherigen Rechtszustandes geschehen sein würde, allein das Mehr oder Minder dieser Ergebnisse würde sich nach Wahrscheinlichkeit selbst für die ein-

*) Schneider, Joh. Phil., Seerechtliche Fragen. Berlin 1879. S. 32 f.

zelnen Versicherer nahezu ausgleichen. Nicht einmal zu der Erhöhung der Prämie würde die Veränderung Veranlassung geben.

So leicht die vorstehenden Bemerkungen den Schein erregen könnten, daß in dem in Rede stehenden Vorschlage ein sogenanntes Ei des Columbus zu erblicken sei, so stehen doch demselben wesentliche Bedenken entgegen. Es wird bei ihm übersehen, daß das der Havariegroße zu Grunde liegende Princip keineswegs ausschließlich dem Seerechte angehört, daß dieselbe auch nicht etwa auf einem besonderen zwischen den Schiffs- und Ladungsinteressenten geschlossenen Contractverhältnisse beruhet, sondern das Ergebniß eines allgemein wirksamen Rechtspostulates ist, welchem auch zwischen Personen, welche gar nicht mit einander im Contractverhältniß stehen, überall im Civilrecht da Wirksamkeit beigelegt werden muß, wo die factischen Voraussetzungen zu seiner Anwendung vorliegen. Die Abschaffung der Havariegroße würde hiernach einen die Einheit des Rechts störenden singulären Act der Gesetzgebung bilden. — Schwerlich möchte irgend eine Legislation sich dazu verstehen, das in Frage stehende, in wohlbegründeten Forderungen des Rechts und der Billigkeit fest wurzelnde Princip, sei es überhaupt, sei es speciell in Beziehung auf die Schiffs- und Ladungsgemeinschaften, bei welchen seine Anwendung auf das Dringlichste motivirt ist, außer Kraft zu setzen. Es würde nicht zu billigen sein, Diejenigen, deren nicht selten werthvolle Vermögenstheile ohne ihre Einwilligung zu Gunsten fremder Interessen aufgeopfert werden, den ihnen nach gesunder rechtlicher Erwägung gebührenden Ersatz aus bloßer Scheu vor einer anderen Personen verursachten geschäftlichen Unbequemlichkeit zu versagen. Eben so wenig kann dem Umstande Bedeutung beigelegt werden, daß die zum Besten Anderer Beschädigten es in ihrer Macht gehabt hätten — übrigens nicht ohne ihrerseits zu machende Aufwendungen — durch einen nach anderer Seite zu schließenden Contract sich Entschädigung auch für eine eventuelle Einbuße der in Rede stehenden Art zu verschaffen. Niemandem kann zur Pflicht gemacht werden, sein der Seegefahr ausgesetztes Interesse unter Versicherung zu bringen. Hier würde der Verlust des nach Recht und Billigkeit dem Beschädigten gebührenden Er-

satzes den Charakter einer Strafmaßregel wegen der nicht geschlossenen Versicherung tragen! — Auch darauf ist hinzuweisen, daß es Fälle giebt, in welchen es unthunlich ist, oder in Folge factischer Umstände gegen die Absicht eines bei einer Seeunternehmung Betheiligten mißlingt, Versicherung zu nehmen.

Vertragsmäßig kann allerdings unter Theilnehmern einer Schiffs- und Ladungsgemeinschaft in Beziehung auf künftige Ereignisse festgestellt werden, daß das geltende Havariegroße-Recht zwischen ihnen nur mit Modificationen zur Anwendung kommen oder gänzlich außer Wirksamkeit bleiben solle. Allein der beabsichtigte Erfolg kann nur eintreten, wenn die Zustimmung sämmtlicher Betheiligten erklärt worden sein sollte. Gesetzt, es fehlte an dem Consens auch nur eines der ursprünglich vorhanden gewesenen oder später hinzutretenden Interessenten, so müßte es, wenigstens in Beziehung zu diesem, bei der Anwendung der gesetzlichen Vorschriften bleiben. Der bloße Umstand, daß die York and Antwerp Rules im weiten Kreise Anerkennung gefunden oder daß in einem speciellen Falle die Mehrzahl der Betheiligten sich ihnen vertragsmäßig unterworfen hätte, würde keinen Dispacheur berechtigen, von den Bestimmungen des geltenden Rechts bei der Regulirung der Havariegroße abzuweichen.

Um die York and Antwerp Rules im weitestmöglichen Umfange in Wirksamkeit zu setzen, haben zahlreiche Rheder in die von ihren Schiffern zu zeichnenden Connossemente die Clausel aufnehmen lassen, daß jede etwa eintretende Havariegroße unter Mitanwendung jener Rules geordnet werden solle. Dies scheint bisher nirgendwo bei den Abladern Widerspruch gefunden zu haben. Selbstverständlich müssen diese, weil in einigen Richtungen die Ladungsinteressenten nach den Rules ungünstiger behandelt werden, als sie nach dem geltenden Recht zu behandeln sein würden, die Zustimmung der Versicherer zu der von ihnen bewilligten Abweichung von dem geltenden Recht sich verschaffen. — So weit die darüber vorhandenen Nachrichten reichen, sind die Versicherer überall mit der Bewilligung der erwähnten Connossementsclausel einverstanden gewesen. Was insonderheit die Ham-

burgiſchen Verſicherer anlangt, ſo ſind dieſelben der Verbreitung der Rules dadurch förderlich geweſen, daß in einem am 19. Mai 1881 publicirten Nachtrage zu den Allgemeinen Seeverſicherungs-Bedingungen von 1867 dieſen der Zuſatz hinzugefügt worden iſt:

„Den Verſicherten wird eine vertragsmäßig feſtzuſtellende Abweichung von den die Havariegroße-Regulirungen betreffenden Beſtimmungen des geltenden Rechts inſoweit frei gelaſſen, daß ſie ſich durch Bewilligung von Connoſſementsclauſeln oder durch den Inhalt von Chartepartien den derzeit feſtgeſtellten oder etwa fernerhin zu modificirenden York and Antwerp Rules unterwerfen."

Der Schluß dieſes Zuſatzes „oder im Voraus erklären, die Geſetze des Heimathshafens des Schiffes als maßgebend gelten zu laſſen" kommt hier nicht in Betracht. Dieſe Hinzufügung iſt dadurch veranlaßt worden, daß einige Rheder eine Clauſel des angegebenen Inhalts den Connoſſementen eingefügt zu ſehen gewünſcht hatten, gegen welche Bewilligung weder auf Seiten der Ablader noch der Verſicherer Bedenken zu beſtehen ſchienen.

Nach dem über die jetzige Sachlage Bemerkten iſt, wie aus dem Obigen ſich ergiebt, ſo weit wie thunlich für die Verbreitung der Rules geſorgt worden. Der weitere Verlauf der Angelegenheit, und ob die Betheiligten ſich völlig durch die Wirkſamkeit der neuen Beſtimmungen werden befriedigt fühlen, iſt abzuwarten.

2.

Bestrebungen zur Beseitigung der in den See-Frachtrecht-Bestimmungen der Seestaaten bestehenden Verschiedenheiten.

Bei den auf die herbeizuführende Uebereinstimmung der in der Praxis zur Anwendung kommenden Havariegroße-Principien gerichteten Verhandlungen wurde eine zu erstrebende Gleichförmigkeit des in den Seestaaten geltenden See-Frachtrechts nur in Betreff folgender Punkte als wünschenswerth bezeichnet:

1. der Grundsätze über die Fracht pro rata itineris;
2. der Frage, ob der Rheder in dem Falle, wenn das von ihm gestellte Schiff seeuntauglich werde, berechtigt und bei Verlust der Fracht verpflichtet sei, die Güter der Ladungsinteressenten durch ein anderes Schiff auf seine Kosten nach dem Bestimmungsort schaffen zu lassen,
3. des dem Rheder zur Sicherung seiner Frachtforderung an den Ladungstheilen zustehenden Retentionsrechts (lien).

Daß das Frachtrecht in allen seinen Theilen, oder doch in einem erheblich über die vorstehend angegebenen drei Punkte hinausreichenden Umfange, zum Gegenstande einer Berathung zu machen sei, um wenn möglich eine völlige Uebereinstimmung des in den verschiedenen Seestaaten geltenden Rechts herbeizuführen, ist früher nicht angenommen worden. — Von den drei Punkten können ohne Zweifel die ersten beiden mittelbar auf das Ergebniß einer Havariegroße-Regulirung einwirken, denn je nachdem dieselben in der einen oder anderen Weise behandelt werden, wird die durch ein Havariegroße-Ereigniß verursachte und mithin dem

Rheder zu vergütende Frachteinbuße desselben größer oder kleiner sich gestalten, resp. wird eine den Ladungsinteressenten zu vergütende Transport-Aufwendung derselben in gewissem Maße anzunehmen oder nicht anzunehmen sein. Dagegen ist der dritte Punkt außer aller Verbindung mit den zwischen den Interessenten einer Schiffs- und Ladungsgemeinschaft bestehenden Rechtsverhältnissen und gehört lediglich dem Frachtrechte an. Die über die Verhandlungen, welche in den verschiedenen Havariegroße-Conferenzen stattgefunden haben, vorhandenen Druckschriften geben auch keinen Aufschluß darüber, inwiefern man dem dritten Punkte Erheblichkeit für eine gleichmäßige Behandlung der Havariegroße beilegen zu können geglaubt hätte.

Im October 1865 ist in Sheffield eine Versammlung von Sachverständigen zusammengetreten, um über die Frachtrechts-Bestimmungen, welche im Interesse des Seehandels und der Rhederei zur allgemeinen Sanctionirung zu empfehlen seien, zu berathen. Damals hat man sich über zehn Bestimmungen geeinigt, welche als die Grundlage nochmaliger auf diesen Gegenstand zu richtender Verhandlungen aufzustellen seien. Der Hauptinhalt dieser zehn Bestimmungen ist folgender:

1. Fracht ist erst verdient, wenn das betreffende Gut am Bestimmungsplatze abgeliefert worden ist.

2. Wird ein Schiff ohne Verschulden des Rheders oder des Schiffers unfähig, die Ladung nach dem Bestimmungsorte zu bringen, so ist der Schiffer verpflichtet, dieselbe vermittelst einer anderen Schiffsgelegenheit nach dem Bestimmungsplatze schaffen zu lassen. Der Destinatair hat in diesem Platze die contractlich festgestellte Fracht zu zahlen. Gewinn oder Verlust bei der neuen Verschiffung gehen den Rheder an. Unterläßt der Schiffer die Weiterverschiffung, so erlischt jeder Frachtanspruch auf Seiten des Rheders. Von Fracht pro rata itineris ist ferner überhaupt nicht mehr die Rede.

3. Ist im vorbesprochenen Falle der Schiffer bereit, die Ladung auf des Rheders Kosten nach dem Bestimmungsplatze schaffen zu lassen, ein Ladungsinteressent zieht es aber vor, das

Gut an dem Orte, wo daſſelbe ſich befindet, entgegen zu nehmen, ſo iſt dem Schiffer dort die volle Fracht zu zahlen, auch Sicherheit für die auf dem Gut etwa haftenden Verbindlichkeiten (Havariegroße und ſonſtige Koſten) zu leiſten.

4. Für zum allgemeinen Beſten geworfene oder in anderer Weiſe aufgeopferte oder unterwegs verkaufte Güter iſt keine Fracht zu zahlen. Der Rheder erhält für die Frachteinbuße Vergütung in Havariegroße.

5. Eben ſo wenig iſt Fracht zu zahlen für Güter, welche durch die Gefahren der See, durch feindliche Nehmung oder durch Seeräuber verloren gehen. — Dem Verluſt von Gütern durch Seegefahr ſteht hierbei derjenige gleich, welcher in einem vom Schiffe angelaufenen Zwiſchenplatze ſich ereignet.

6. Liefert der Schiffer Güter, welche im Schiffbruchsfalle geborgen oder im Nehmungsfalle vom Feinde oder von Piraten losgekauft worden ſind, am Beſtimmungsplatze ab, ſo erhält er volle Fracht für dieſelben, im anderen Falle keine Fracht. Seinem etwa beſtehenden Anſpruch auf Vergütung für die zu Gunſten der Güter gemachten Aufwendungen wird hierdurch nicht präjudicirt.

7. Nimmt der Deſtinatair das für ihn beſtimmte durch Seeunfall geminderte oder verſchlechterte Gut am Beſtimmungsplatze entgegen, ſo hat er die Fracht für daſſelbe zu zahlen, als wäre es ungemindert und im guten Zuſtande geliefert. Als einheitliches Gut gelten hiebei alle diejenigen Gegenſtände, über welche zuſammen Ein Connoſſement gezeichnet worden iſt. Handelt es ſich um eine ganze Ladung, ſo gilt dieſe als Einheit. — Lehnt der Deſtinatair die Entgegennahme des für ihn beſtimmten Gutes ab, ſo iſt der Schiffer berechtigt, ſich zum Verkauf deſſelben ermächtigen zu laſſen und zum Verkaufe zu ſchreiten, unter Vorbehalt des Rückgriffs wegen eines Ausfalls an den Deſtinatair (Consignee) oder den Ablader. In keinem Falle hat der Schiffer das Recht, für eine während der Reiſe verſchlechterte (und dadurch an Gewicht oder Maß vermehrte) Waare einen höheren Frachtbetrag zu verlangen, als wenn er ſie in unverändertem Zuſtande geliefert hätte.

8. Pränumerirte Fracht muß, wenn keine Fracht verdient worden ist, dem Befrachter zurückgezahlt werden; es wäre denn, daß das Gegentheil vorher vereinbart worden sein sollte.

9. Dem Rheder steht ein absolutes Retentionsrecht an dem Gut für Fracht und Fautfracht zu (an absolute lien for the freight and dead freight).

10. Die Fracht trägt zur Havariegroße nach Maßgabe der zu York festgestellten Rules bei. (Jetzt würde es heißen müssen „nach Maßgabe der York and Antwerp Rules".)

Die vorstehenden zehn Sätze haben ihre wesentliche Bedeutung darin, daß durch sie die Auffassung des englischen (und nordamerikanischen) Frachtrechts zur allgemeinen Geltung zu bringen versucht wird, es sei kein Anspruch des Rheders auf Frachtzahlung anzuerkennen, wenn nicht das Gut am Bestimmungsplatze dem Destinatair geliefert worden sei, daß also die in den Seerechten der Continentalstaaten (mit einigen, übrigens nicht erheblichen Verschiedenheiten) anerkannte Berechtigung des Rheders, im Falle einer in einem Zwischen- oder Nothhafen sich zeigenden Unfähigkeit des Schiffs zur Vollendung der Reise Fracht pro rata itineris zu fordern, aufgehoben werde. Auf diesen Gegenstand beziehen sich die Sätze 1 bis 6. — Der 7. Satz räumt dem Schiffer ein Recht ein, welches ihm bisher schwerlich irgendwo zugestanden worden ist, nämlich auch für durch Seeunfall verloren gegangene Güter in dem Falle Fracht zu fordern, wenn dieselben mit anderen, erhalten gebliebenen und gelieferten Gütern auf Einem Connossement verzeichnet gewesen sein, oder Theile einer Gesammtladung gebildet haben sollten. — Daß der Rheder, wenn die Annahme der Waare verweigert wird, einen Rückgriff auch auf den „Consignee" haben solle, wird auf einem Redactionsversehen oder einem Druckfehler beruhen. (In einigen Abdrücken findet sich ein anderer Druckfehler, indem es in denselben lautet, statt „has recourse, has no recourse".) — Der 8. Satz ist dazu bestimmt, die Präsumtion des englischen Rechts außer Kraft zu setzen, daß pränumerirte Fracht dem Rheder auch dann verbleiben solle, wenn in Folge des Ausfalls der

Reise ein Recht desselben auf Frachtforderung nicht entstanden sein sollte. Der 9. Satz giebt, wenigstens in der Allgemeinheit, in welcher es lautet, dem für die Rheder nothwendigen und ihnen in allen Legislationen eingeräumten Recht, sich wegen der Frachtforderungen durch Retention des für den Frachtschuldner bestimmten Gutes zu decken, die Ausdehnung, daß auch wegen einer Fautfrachtforderung (dead-freight) Retention solle ausgeübt werden können. Es ist unklar, in welchem Sinne dies gemeint worden ist. Gegen den Befrachter und Ablader, welcher ungenügend Güter liefert, ist das Retentionsrecht des Schiffers an den geliefert erhaltenen Gütern unbedenklich, auch ihm gegenüber bisher schwerlich jemals bestritten worden; dagegen würde es unstatthaft sein, dasselbe dem Schiffer auch gegen einen Connossementsinhaber einzuräumen, um diesen in die Lage zu bringen, die ihn nicht angehende Fautfrachtforderung als auf dem ihm zu liefernden Gute haftend anerkennen zu müssen. Durch Zeichnung der Hingabe eines Connossements über die ihm gelieferten Güter würde der Schiffer dem späteren Erwerber absolut obligirt werden. — Der 10. Satz spricht die vertragsmäßige Unterordnung der Ladungsinteressenten unter die York and Antwerp Rules aus.

Nach den zu Sheffield (im Jahre 1865) stattgehabten Verhandlungen, deren Ergebniß im Vorstehenden mitgetheilt worden ist, hat die Angelegenheit, wenigstens anscheinend, bis zum Jahre 1881 geruhet, in welchem sie von Neuem angeregt worden ist. — In einigen damals in Liverpool erschienenen Druckschriften ist der Vorschlag gemacht worden, alle Frachtrechtbestimmungen, oder doch mindestens diejenigen unter denselben, welche nicht in allen Seerechten übereinstimmend festgestellt wären, in die Connossemente selbst aufzunehmen. Demgemäß wurde empfohlen ein schlechthin bei sämmtlichen Verschiffungen zu benutzendes Connossementsformular zu entwerfen und auf dessen allgemeine Einführung hinzuwirken. — Eine im Januar 1882 zu Liverpool zusammengetretene Conferenz von Schiffahrts- und Handelsbetheiligten hat der vorgedachten Auffassung, wenigstens in ge-

wissem Maße, Folge gegeben, nämlich den Entwurf eines bei Verladungen in „Sailing Vessels“ und in „Steam Vessels“ zu benutzenden „Common Form of Bill of Lading“ ausgearbeitet. Alle Bestimmungen, welche sich in dem Formular für die Segelschiffahrt finden, sind auch in dasjenige für die Dampfschiffahrt aufgenommen worden, doch enthält dieses letztere einige wenige durch die Natur des Dampfschiffsbetriebes veranlaßte besondere Sätze. Der Entwurf der Connossementsformulare ist in weiteren Kreisen bekannt gemacht worden, und in einem späteren Zeitpunkt dieses Jahres wird in Liverpool ein von der National Association for the Promotion of Social Science berufenes „Committee on the International Law of Affreightment and Bills of Lading“ über denselben in Berathung treten.

Der Besprechung des Inhalts der Formulare ist die Bemerkung voranzuschicken, daß die in dieselben aufgenommenen Clauseln mehr als vierzig vierzehn Centimeter breite, in Diamantschrift gedruckte Zeilen füllen, so daß auf sie Dasjenige paßt, was in einem vor Kurzem in dem Londoner High Court of Judicature entschiedenen Falle (Crook v. Allan) der Richter Lush über ein dem Gerichtshofe vorgelegtes Connossement aussprach:

„Es erhebt sich gegen die Anwendung der in das Connossement aufgenommenen Clauseln ein ernstes Bedenken. Die lange Liste ausgenommener Gefahren und die noch längere Liste von Ausnahme-Bestimmungen und Beschränkungen, die bestimmt zu sein scheinen, die Rheder von jeder Verantwortlichkeit als Transport-Uebernehmer zu befreien, sind mit so kleinen Lettern gedruckt, daß sie nicht allein nicht die Aufmerksamkeit auf sich ziehen, sondern nur von Personen mit sehr guten Augen überhaupt gelesen werden können. Wenn ein Rheder in seine Conossemente exorbitante Clauseln einzuführen gedenkt, welche die Ablader der ihnen zustehenden alten und wohlbegründeten Rechte berauben, so sollte er dies nicht allein klar in Worten ausdrücken, sondern auch in die Augen fallend, mit solchen Lettern und auf solche Weise hineindrucken lassen, daß Jeder, der das Connossement, welches ihm vom

Rheder ausgehändigt wird, annimmt, sofort einen klaren Ueberblick über alle Stipulationen erhält, durch welche er gebunden werden soll"*).

Das Zutreffende dieser Bemerkung wird sicherlich vielen Abladern, welche zur Entgegennahme von Connossementen, wie solche durch die moderne Praxis der Rheder einzuführen versucht wird, genöthigt worden sind, so wie auch zahlreichen späteren Erwerbern von Connossementen dieser Art sich fühlbar gemacht haben.

Die ältere Praxis des Seefracht-Verkehrs beschränkte sich in allen Seestaaten auf die Benutzung kurz abgefaßter Connossemente, in welchen wenig mehr, als die nothwendigerweise anzugebenden Contractspunkte (Schiff, Schiffer, Abladungs- und Bestimmungsplatz, Ablader, Gegenstand der Verschiffung, Destinatair, Frachtsatz) angegeben war. Sahen sich die Frachtcontrahenten veranlaßt, besondere Nebenbestimmungen zu vereinbaren, so wurden diese auf den Connossementen vermerkt. Ueber das Verständniß und die Rechtsfolgen einiger, wenn nicht allgemein, doch bei der Verschiffung gewisser Arten von Waaren regelmäßig benutzter Contractclauseln („Inhalt", „Gewicht und Maß unbekannt" und dgl.) bestand und besteht noch jetzt eine feste Auffassung. — Niemals hat es verlautet, daß bei dieser Verfahrungsweise Uebelstände sich gezeigt hätten. Prozesse in Frachtsachen, bei welchen über Punkte der Contractrechte gestritten worden wäre, sind äußerst selten gewesen, und es darf für grundlos erklärt werden, daß eine Rechtsunsicherheit im Frachtrecht sich bemerklich gemacht habe. Es bedarf deshalb einer neuen, auf alle Theile desselben sich erstreckenden Revision der bezüglichen Bestimmungen nicht. Ganz unthunlich würde es aber sein, das gesammte Frachtrecht in die Connossementsformulare aufzunehmen. Die demselben angehörenden Sätze sind viel zu zahlreich, um auf Einem Blatte zusammengestellt werden zu können, Sollte diese Behauptung einer Begründung zu bedürfen scheinen,

---

*) Die weiteren Aeußerungen des Richters über den besprochenen Gegenstand sind zu ersehen aus Goldschmidt, Zeitschrift Bd. 26. S. 499.

so würde der von dem See-Frachtrecht handelnde Abschnitt des Deutschen Handelsgesetzbuchs (Buch V Titel 5) als Beweis dienen können. Derselbe enthält 109 Artikel und verweist außerdem auf eine nicht geringe Zahl von Artikeln, welche anderen Abschnitten des H.-G.-B.'s angehören. Und man kann nicht behaupten, daß unnöthige Bestimmungen in den betreffenden Abschnitt aufgenommen worden seien.

Das Connossement kann, seinem Zweck und seiner herkömmlichen Fassung nach, niemals als eine Urkunde dienen, in welcher alle Rechte und Pflichten des Schiffers und des Destinatairs dargelegt würden. — Sollte es überhaupt beabsichtigt werden, ein System des Seefrachtrechts neu festzustellen und die Gültigkeit dieses neuen Systems durch vertragsmäßige Anerkennung herbeizuführen, so könnte es nur dadurch geschehen, daß dasselbe vollständig ausgearbeitet, auch separat publicirt, und daß dann in den Connossementen mit wenigen Worten eine allgemeine Unterwerfung unter den neuen Frachtrecht-Codex ausgesprochen würde. Hiefür könnte das Verfahren mit den York and Antwerp Rules einen Vorgang bilden. Diese sind außerhalb des Connossements publicirt worden; und in dem Connossement bedarf es nur eines kurzen Satzes, um die Unterwerfung unter die Rules auszusprechen. — Die Proponenten der jetzt zur Berathung gelangenden Formulare sind aber weit davon entfernt gewesen, das gesammte Seefrachtrecht zum Gegenstande einer neuen systematischen Zusammenstellung zu machen, wie denn dazu auch nicht die entfernteste Veranlassung vorhanden ist.

Zu der Feststellung und Einführung eines für die allgemeine Benutzung im Seeverkehr bestimmten Connossements-Formulars kann nur insofern begründete Veranlassung angenommen werden, als es für wünschenswerth zu halten sein sollte, gewisse specielle in dem Frachtrechte der Seestaaten vorhandene Verschiedenheiten durch vertragsmäßige Feststellung auszugleichen. — Darauf haben auch die Mitglieder der früheren Havariegroße-Congresse (wie aus dem ersten Abschnitt dieser Schrift hervorgeht) sich beschränken wollen.

Unter Festhaltung des Vorbemerkten wird nunmehr auf den Inhalt der vorgelegten Formulare einzugehen sein. Diese enthalten, wie anzuerkennen ist, einige Bestimmungen, welche, um Verschiedenheiten der geltenden Frachtrechte auszugleichen, Empfehlung verdienen; den größeren Theil des Inhalts bilden aber Sätze, deren Gültigkeit nirgendwo in Zweifel gezogen wird und deren Aufnahme in die Connossemente unnöthig sein, auch eine lästige Verweitläufigung der Urkunde herbeiführen würde. Endlich haben die Proponenten der Formulare die gegenwärtige Gelegenheit dazu benutzt, für gewisse dem Interesse der Rheder dienende Clauseln, gegen welche indessen begründete Bedenken sich erheben lassen, Allgemeingültigkeit zu erstreben.

Da der Inhalt der Formulare ungeordnet ist, so werden die Sätze derselben im Folgenden nach den Gegenständen, auf welche sie sich beziehen, geordnet der Beurtheilung unterzogen werden.

1. Bestimmungen zum Zweck der Beschränkung der gesetzlich den Rhedern obliegenden Haftungspflicht.

„Barratry of the Master and Mariners — and all and every accidents of navigation excepted, even when occasioned by the negligence, default, or error in judgment of the — Master, Mariners or other Servants of the Shipowners."

Diese Sätze sind dazu bestimmt, die nach den Gesetzen aller Seestaaten den Rhedern obliegende Verbindlichkeit, den Ladungsinteressenten für Schäden, welche ihnen durch dolose oder culpose Handlungen des Schiffers oder anderer Personen der Schiffsbesatzung zugefügt worden sind (bis zum Werthe von Schiff und Fracht, oder doch eines gewissen Theils derselben; nach engl. Recht bis zu 8 £ per Registerton) zu haften, durch vertragsmäßige Vereinbarung aufzuheben. — Es ist bekannt, daß Connossementsclauseln, welche in diesem Sinne lauteten, erst in dem letzten Jahrzehnt (in einigen Seeplätzen vielleicht etwas früher) von Verwaltungen großer Dampfschiffunternehmungen

in Aufnahme gebracht worden sind, und in Folge des Umstandes den Abladern haben aufgenöthigt werden können, daß jene Rhedereien sich im Besitz eines factischen Monopols für schleunige Verschiffungen auf gewissen Transportlinien befanden. Wenngleich nun die Zahl der Rhedereien und Rheder, welche die in Rede stehenden Clauseln sich ausbedungen haben, nach und nach sich erheblich vergrößert hat, so ist doch deren Benutzung bisher bei Weitem nicht allgemein geworden, insbesondere nur ausnahmsweise bei dem Segelschiff-Frachtverkehr zur Anwendung gekommen*). — Jetzt wird der Vorschlag gemacht, die Befreiungsclausel wegen Dolus und Culpa der Seeleute als feststehenden Theil des Frachtcontracts in alle Connossements aufzunehmen.

Dagegen, ja selbst überhaupt gegen diese Clauseln, erheben sich große Bedenken! — Es beruhet auf einem wohlbegründeten Rechtsgedanken, daß Derjenige, welcher für Andere Geschäfte auszuführen übernimmt und für diesen Zweck der Dienste von Hülfspersonen sich bedienen muß, für die durch Vergehen und Versehen derselben verursachten Schäden und Contractverletzungen haftbar wird. Auch liegt darin nicht einmal eine Härte für ihn. Denn er hat, unmittelbar oder mittelbar, die Auswahl der Hülfspersonen zu treffen, und entweder selbst die Ueberwachung derselben zu führen oder für eine gehörige Ueberwachung Sorge zu tragen. Ueberdies kann er die Gefahr, welche für ihn aus der Haftung für seine Hülfspersonen sich ergiebt, bei der Abmessung der von seinen Contrahenten ihm zu gewährenden Gegenleistung mit veranschlagen. Dagegen würde es etwas Unnatürliches und höchst Unbilliges sein, Denjenigen, für welchen das Geschäft auszuführen ist, unter der Unredlichkeit oder der Nachlässigkeit von Leuten, welche er nicht angestellt hat, die er gar nicht kennt, und auf die er keine Einwirkung ausüben kann, leiden zu lassen. — Dieser Auffassung wird denn auch in der Behandlung aller dem Landverkehr angehörigen Geschäfte

*) Weitere Ausführungen über diesen Gegenstand finden sich in einer Schrift des Verfassers „Zum See- und Versicherungsrecht.“ Jena, bei Gustav Fischer. 1880 — S. 22 f.

Folge gegeben. So haftet z. B. der Landtransport-Uebernehmer unbedingt für seine Leute; keinem Bauunternehmer, keinem Fabrikanten, keinem Handwerker, welche die Ausführung einer Arbeit übernommen haben, wird es gestattet, Schäden, welche von ihren Leuten verursacht worden sind, Demjenigen, dem sie zu liefern haben zur Last zu bringen, oder ihrer Pflicht zur Vertragserfüllung durch Berufung auf Vergehen oder Versehen ihrer Angestellten sich zu entschlagen. — Hiervon in Beziehung auf das Seefrachtgeschäft abzuweichen, besteht kein genügender Grund. Bei einem großen Theil der Verschiffungen würde überdies die Aufhebung der in Rede stehenden Verantwortlichkeit der Rheder besondere Uebelstände zur Folge haben. Unter den Schiffern und Seeleuten giebt es zwar viele rechtschaffene und pflichtgetreue Personen, allein es würde verwegen sein, wollte man behaupten, daß nicht Ausnahmen, insbesondere da, wo es sich um die Besatzungen kleinerer Schiffe handelt, vorkämen. Wo aber solche Ausnahmen vorhanden sind, da könnte es nicht ausbleiben, daß der dem Personal der Schiffsbesatzungen durch den Inhalt der Connossemente bekannt gewordene Umstand, die vorkommenden Veruntreuungen und Vernachlässigungen der Frachtgüter würden dem Rheder, dem unmittelbaren oder mittelbaren Principal der Schiffsleute, nicht zur Last kommen, der Gewissen- und Ruchlosigkeit vieler derselben in bedenklicher Weise Vorschub thun würde. — Von den Destinatairen der Frachtgüter haben Schiffer und Schiffsvolk gegen sie persönlich zu richtende Angriffe wegen begangener Unrechtfertigkeiten oder Vernachlässigungen nicht zu fürchten. Die etwa gegen sie unternommenen gerichtlichen Schritte würden fast immer an dem Mangel des Beweises einer speciell der angegriffenen Person zur Last zu bringenden Verschuldung scheitern, auch meistens wegen Mittellosigkeit derselben erfolglos sein. Dagegen würden die Rheder, wenn sie von den Beschädigten zum Schadenersatz genöthigt worden wären, nicht selten in der Lage sein, mit einigem Erfolg, wenigstens auf die Schiffer, recurriren, jedenfalls dieselben z. B. durch Dienstentlassung, empfindlich treffen zu können, so daß ihnen gegenüber

eine Scheu des Schiffers und der Schiffsofficiere vor Unrechtfertigkeiten einigen Grund hat.

Man darf nicht außer Acht lassen, daß die in Rede stehende Befreiungsclausel überhaupt zwangsweise in die Praxis eingeführt worden ist. Ablader, welche für schleunige Verschiffungen gewisser Art thatsächlich auf die Benutzung der bestehenden Dampfschifflinien beschränkt waren, mußten sich, wenn sie nicht gegen Concurrenten zurückbleiben wollten, die ihnen von den Verwaltungen der Unternehmungen gestellten ungewöhnlichen und harten Bedingungen gefallen lassen. In den anfänglich vorgekommenen Fällen ist es übrigens vielleicht nicht sehr bedenklich gewesen, sich jenen Bedingungen zu fügen. Denn die Verwaltungen der großen Dampfschiff-Unternehmungen pflegen in der Auswahl der Schiffer und der diesen zunächst stehenden Schiffsangestellten mit Sorgfalt zu verfahren und die Schiffsexpeditionen sowohl in den Ablade- als in den Bestimmungsplätzen durch ihre Agenten überwachen zu lassen; auch ist während der Fahrten den Schiffsleuten der Zugang zu den Waarenräumen meistens verschlossen. — Dasjenige, was in jenen Fällen nicht sehr bedenklich gewesen sein mag, gleichwohl von den Rhedereien selbst als nicht unerheblich betrachtet worden sein kann, — denn sonst hätten sie auf die Befreiungsclausel nicht bestanden — was aber von den Abladern als eine ihnen zwangsweise abgenöthigte, drückende Unregelmäßigkeit empfunden werden mußte, für alle Fälle, also auch für solche, in welchen die Umstände keinerlei Garantie gegen Mißbrauch bieten, einzuführen, würde nicht zu rechtfertigen sein!

Man wird bei unbefangener Beurtheilung des besprochenen Gegenstandes sich für die Streichung der Befreiungsclausel zu erklären haben. Es mag den Betheiligten, welche unter besonderen Umständen auf die Clausel zu bestehen sich veranlaßt fühlen und resp. dieselbe den Umständen nach für nicht zu bedenklich halten zu können glauben, überlassen bleiben, sie als Gegenstand besonderer Vereinbarung ausnahmsweise in die Connossemente aufzunehmen.

Der etwa zu machende Einwand, die Ladungsinteressenten

könnten sich gegen die ihnen zur Last gebrachten Folgen der dolosen oder culposen Handlungen der Seeleute durch Versicherungsnahme schützen, ist grundlos. Niemandem kann zugemuthet werden, Prämie zur Sicherstellung gegen Schäden aufzuwenden, die ihn von Rechtswegen nicht angehen. Soll überhaupt die Möglichkeit der Versicherungsnahme hier in Betracht kommen, so sind die Rheder diejenigen, deren Sache es ist, zu diesem Schutzmittel zu greifen, wie denn schon bisher die von ihnen genommenen Versicherungen die Gefahr aus Verschuldungen der Schiffsbesatzungen eingeschlossen zu haben pflegen. — Sollte abweichend von der im Obigen dargelegten Ansicht die Aufnahme der Befreiungsclausel wegen Schäden durch Verbrechen und Vernachlässigungen der Schiffsbesatzung in ein zur allgemeinen Benutzung bestimmtes Connossementsformular beschlossen werden und dies Formular wirklich allgemeine Aufnahme in die Praxis finden, so könnte es sich leicht ereignen, daß die eine oder andere Gesetzgebung der Seestaaten solcher Clausel die rechtliche Wirksamkeit versagte, und dies könnte weitere Nachfolge finden. Es wird genügen, dies nur angedeutet zu haben.

2. Bestimmungen zum Zwecke einer zu verstattenden freieren Schiffsbewegung.

Das Formular giebt dem Schiffer „liberty to call at any ports, and to sail without pilots."

Die Wirksamkeit dieser Clausel würde darin bestehen, daß es als zwischen dem Rheder und dem Ablader vereinbart gelten solle, der Schiffer dürfe, erstens, obschon das Connossement auf eine darin angegebene bestimmte Reise des Schiffers laute, diese beliebig ändern, nicht auf dem Reisewege belegene Häfen („any ports") angehen, und, zweitens, in solchen Revieren, für welche Lootsenzwang bestehe, oder in denen wegen ihrer Gefährlichkeit pflichtmäßiger Weise Lootsenbeistand angenommen werden muß, ohne Lootsen fahren. Würde durch eine Deviation oder durch falsche Leitung des Schiffes in einem gesetz- oder pflichtmäßig nur unter der Leitung eines Lootsen zu befahrenden Revier ein Schaden an dem Frachtgut herbeigeführt werden, so würde in

Folge der Clauſel weder der Rheder, noch, was abgeſehen von derſelben ſtatthaft ſein würde, der Schiffer, auf Erſatz in Anſpruch genommen werden können. Man hat ſich aber gegen beide Theile der Clauſel zu erklären; gegen den erſten derſelben inſofern es ſich um die Feſtſtellung eines zur allgemeinen Benutzung beſtimmten Connoſſementsformulars handelt; gegen den zweiten, abſolut.

Den erſten Theil der Clauſel anlangend iſt es anzuerkennen, daß es Fälle geben kann, auch ſolche Fälle bei Dampfſchifffahrten nicht ſelten vorkommen, in welchen es dem Intereſſe der Rheder entſpricht und demjenigen der Ladungs-Intereſſenten nicht weſentlich präjudicirt, wenn das Schiff die Befugniß erhält, gewiſſe nahe bei der contractlich inne zu haltenden Fahrtlinie belegene, im Frachtcontract nicht vorgeſehene Häfen anzugehen. Allein einerſeits kann ein allgemeines Bedürfniß der fraglichen den Rhedern zu ertheilenden Befugniß, ſo daß in allen Connoſſementen dieſelbe gewährt werden müßte, auf Seiten derſelben nicht angenommen werden, und andererſeits iſt es nicht zu bezweifeln, daß die allgemeine Faſſung der Clauſel gewiſſenloſe oder leichtſinnige Schiffer zu willkürlichen und die Ladungsintereſſenten ſchwer gefährdenden Deviationen verleiten könnte. In den Fällen, welche zu der Verſtattung der hier in Rede ſtehenden freien Bewegung des Schiffes Veranlaſſung geben, wird ohne Schwierigkeit eine beſondere den Umſtänden entſprechende Clauſel in das Connoſſement aufzunehmen ſein.

Dem zweiten Theil der Clauſel ſteht die Erwägung entgegen, daß die Frage, ob in den Revieren, für welche Lootſenzwang beſteht, oder deren Gefährlichkeit die Annahme eines Lootſen thatſächlich nothwendig macht, ein Lootſe anzunehmen ſei oder nicht, keinen Gegenſtand der Vertragsfreiheit der Frachtcontrahenten bildet. Der Schiffer, welcher unter den vorgedachten Umſtänden keinen Lootſen annimmt, macht ſich der Verletzung einer ihm, nicht etwa nur im Intereſſe der Ladungsintereſſenten, ſondern auch zur Sicherſtellung der Schiffsbeſatzungen und der etwa ſonſt auf den Schiffen ſich befindenden Perſonen, geſetzlich oder durch allgemeine Rechtsprincipien aufgelegten

Pflicht ſchuldig. Nimmt er in Revieren der vorgedachten Art keinen Lootſen an, ſo begeht er eine rechtswidrige, unter Umſtänden, wenn Leben oder Geſundheit von Perſonen dadurch verloren gehen, ſogar criminell ſtrafbare Handlung, und die Frachtcontrahenten ſind nicht in der Lage, ihm Dispenſation zu dieſem Unrecht ertheilen zu können. — Die Streichung der Clauſel enthält auch keine Härte für die Rheder. Sie ſelbſt müſſen wünſchen, daß ihre Schiffe in gefährdeten Gewäſſern von ortskundigen Perſonen geleitet werden. Die Clauſel könnte mithin nur etwa in ſolchen Fällen motivirt ſein, in welchen die Schiffer und deren eventuelle Vertreter, weil ſie das betreffende Lootſenrevier regelmäßig und oft befahren, dieſes eben ſo gut kennen, wie die örtlichen Lootſen ſelbſt, ſo daß ſie deren Stelle vertreten können. Wo dies vorliegt, pflegt es keine Schwierigkeit zu haben, für die Schiffer Autoriſation ſeitens der aufſehenden Behörde zur eigenen Leitung ihrer Schiffe zu erlangen, alſo gewiſſermaßen auf denſelben ſelbſt als Lootſen zu fungiren. — Es handelt ſich bei dieſem Gegenſtande überhaupt nur um eine den Rhedern zu erſparende Geldaufwendung. Dieſe kann ihnen nicht abgenommen werden; auch ſind ſie in der Lage, dieſelbe bei der Beſtimmung des Frachtpreiſes mit in Anſchlag zu bringen.

Verwandt mit den vorſtehend berührten Clauſeln iſt folgender Satz, welcher dem Schiffer Freiheit gewährt:

„to tow and assist vessels in distress, and to deviate so far as reasonably is necessary for saving life or property.“

Dieſer Satz bedarf, ſo weit er zu der Deviation mit dem Zwecke „to save life“ Erlaubniß giebt, der ausdrücklichen Aufnahme in das Formular nicht, da es in allen Seeſtaaten anerkannten Rechtens iſt, daß der Schiffer der moraliſchen Verpflichtung, Menſchenleben zu retten, folgen darf, wenngleich er durch die hierauf gerichteten Handlungen den ihm durch den Frachtcontract aufgelegten Verbindlichkeiten zuwider handelt. Dagegen kann den Befrachtern nicht zugemuthet werden, dem Schiffer zu geſtatten, ſchon deshalb von dem inne zu haltenden Wege abzuweichen, weil zwar nicht Menſchen in Gefahr ſind, aber Güter

gerettet werden können. In diesen letzteren Fällen handelt es sich nur um das Interesse des Rheders und resp. der Schiffsbesatzung, Berglohn zu verdienen und an demselbem zu participiren. Bei der Größe der Gefahr, welche mit der Hülfeleistung in Seenoth, und insbesondere mit dem auf offener See auszuführenden Schleppen nothleidender Schiffe, fast immer verbunden ist, wird von der fraglichen Concession, als einer zu weit gehenden, abzusehen sein.

Endlich gehört in den Bereich des hier besprochenen Gegenstandes der folgende Satz des Formulars:

„In case the ship shall be prevented from reaching her destination by Quarantine, Blockade, ice or the hostile act of any Power, the Master or Owners may discharge the goods into any Depôt or Lazaretto or at any near available port; all expenses thereby incurred upon the goods to be borne by the owners or receivers thereof."

Auch dieser Satz enthält keine neue oder in den Rechten der Seestaaten verschiedenartig aufgefaßte Bestimmung. Es bedarf mithin der Aufnahme desselben nicht.

3. Befreiung der Rheder von der Ersatzpflicht für die Folgen casueller Ereignisse und für Schäden, welche durch die natürliche Beschaffenheit oder Mängel der verladenen Güter veranlaßt worden sind.

Daß die Rheder von dieser Verantwortlichkeit frei sind, ist unbestreitbar, und wird niemals in der Praxis bestritten. Die bis vor Kurzem in dem Seeverkehr üblich gewesenen und zum Theil noch jetzt üblichen Connossemente haben diesen Gegenstand in der Regel kurz berührt. In den deutschen Connossementen pflegte es zu lauten, es werde Lieferung am Bestimmungsorte zugesagt, „Gefahren der See ausgenommen", oder „mit Vorbehalt der Gefahren des Meeres". In dem englischen Connossemente der frühern Zeit hieß es einfach:

„The dangers of the seas excepted."

Später dehnte man diesen Satz etwas aus, doch begnügte man sich mit den Worten:

„The act of God, the King's (Queen's) enemies, fire and all and every other dangers of the seas, rivers and navigation, of whatever nature and kind so ever, excepted."

Das neue Formular hat den betreffenden Theil des Connossements dahin verändert:

„The act of God, fire, enemies, pirates and thieves, arrest and restraint of Princes, Rulers and People, collision, stranding and other accidents of navigation excepted"

und in dem für die Dampfschiff-Frachtfahrten bestimmten Connossementen ist außerdem bemerkt:

„Ship not answerable for losses through explosions, burstling of boilers, breaking of shafts, or any latent defect in the machinery or hull, not resulting from want of due diligence by the Owners of the ship or any of them, or by the ship's husband or manager."

An der Stelle des vorstehenden Satzes finden sich im Formular für die Segelschiffe die Worte:

„Ship not answerable for losses through any latent defect, not resulting from want of due diligence etc."

Der Aufnahme dieser Sätze in die Formulare steht kein erhebliches Bedenken entgegen. Derjenige Satz, welcher sich auf die Gefahren bezieht, die durch Anwendung der Dampfkraft hervorgerufen werden, könnte kürzer gefaßt werden. Es hätte genügt, allgemein auszusprechen, daß diese als accidents of navigation zu behandeln seien. Mittelbar ist durch die Worte „latent defect" und „not resulting from want of due diligence etc." ausgesprochen, daß für jeden erkennbaren Mangel des Schiffes und resp. der Maschine der Rheder und Schiffer verantwortlich seien. Es bedarf indeß einer ausdrücklichen Aufführung dieses niemals in Zweifel gezogenen Satzes nicht.

Selbstverständlich, und nach den Rechten aller Seestaaten feststehend, ist es, daß dem Rheder die Schäden nicht zur Last

gebracht werden dürfen, welche aus der natürlichen Beschaffenheit oder Verletzbarkeit des verladenen Gutes, oder aus mangelhafter Verpackung desselben, entstanden sind. Uebrigens pflegt man bei Gütern, bei welchen solche Schäden leicht vorzukommen pflegen, besondere Clauseln in die Connossemente aufzunehmen (z. B. „frei von Bruch" u. dgl.). — Das Formular hat folgende Sätze aufgenommen:

„Ship not answerable for Decay, Putrefaction, change of Character, Drainage or Leakage, arising from the nature of the Goods shipped or the insufficiency of the packages, — not for obliteration or absence of Marks, Numbers, Addresses or Descriptions of Goods shipped."

Es wird überhaupt nicht nöthig sein, eine auf den hier in Rede stehenden Punkt gerichtete allgemeine Clausel in das Connossements-Formular aufzunehmen. Eventuell würde gegen die Fassung kein Bedenken zu erheben sein. Der letzte Theil der Clausel würde übrigens den Schiffer nicht von dem ihm obliegenden Beweise befreien können, daß das ohne Bezeichnung dem Destinatair offerirte Gut identisch sei mit dem ihm mit Bezeichnung vom Ablader gelieferten.

4. In dem Formular berührte besondere Punkte, welche das zwischen dem Rheder resp. Schiffer, dem Ablader und dem Destinatair bestehende Rechtsverhältniß betreffen.

Mehrere Sätze des Formulars sprechen sich über Fragen aus, welche sich auf das vorgenannte Verhältniß beziehen, ohne daß über deren Beantwortung ein Zweifel bestehen kann. Es ist selbstverständlich, a) daß, wenn der Schiffer das zu verladende Gut am Quai entgegennimmt, er zwar, so lange es noch nicht verladen ist, für dessen Sicherstellung zu sorgen hat, daß aber die hiefür bestehende Verantwortlichkeit des Rheders in demselben Maße beschränkt ist, wie dies überhaupt in dem Connossement Ausdruck gefunden hat; b) daß das Nämliche in Betreff der vorgedachten Verantwortlichkeit gilt, insofern Güter in Leichterschiffen dem Schiffe zugeführt oder von diesen entfernt werden;

c) daß weder der Rheder noch der Schiffer für die nachtheiligen Folgen einer ohne Schuld derselben eingetretenen außerordentlichen Verlängerung der Reisedauer haften; d) daß im Allgemeinen kein Ablader berechtigt ist, ein auf Grund eines Frachtcontractes in das Schiff geliefertes Gut zurückzunehmen, ohne dem Schiffe die volle Fracht, sammt den etwa aufgelaufenen Kosten, zu zahlen; e) daß der Schiffer im Falle einer von dem Destinatair ausgegangenen Weigerung oder Verzögerung der Abnahme des Guts berechtigt ist, dasselbe aufzulegen und sich aus demselben wegen der Fracht bezahlt zu machen; f) daß dem Schiffer ein Retentionsrecht an dem Gut wegen der darauf haftenden Fracht und Kosten zusteht; endlich g) daß die Schadloshaltung, welche der Destinatair wegen Nichtlieferung des an ihn abgefertigten Gutes vom Schiffer zu fordern hat, durch den Werthbetrag beschränkt wird, welchen er im Falle der Lieferung erlangt haben würde.

Die vorstehend zusammengestellten, in den Rechten aller Seestaaten als gültig behandelten, übrigens sich schon von selbst verstehenden Sätze sind mit folgenden Worten in das Formular aufgenommen worden:

a. „Goods, while on Quay awaiting shipment to be at Shipper's risk, as regards all the perils excepted in the Bill of Lading."
b. „With liberty to convey goods in lighters to and from the ship, at ships expense but Shippers risk".
c. „Not answerable for any loss occasioned by the prolongation of the voyage."
d. „Goods, once shipped, cannot be taken away except upon payment of full freight together with the expenses of landing them, and compensation for any damages sustained by the Owners through such taking away."
e. The Goods, if not taken by the consignee immediately on landing, or within such further time, as is provided by the regulations of the port of discharge,

may be stored by the Master at the Consignee expense and risk."

f. „Ship to have a lien on all goods for payment of freight and charges, whether payable in advance or not."

g. „In the event of claims for short-delivery, when the Ship reaches her destination, the price to be the marketprice at the port of destination the day of the Ship's reporting at the Customhouse, less all charges saved."

5. Vorſchriften über die Art der Abladung und die eventuelle Verantwortlichkeit des Abladers.

Das Connoſſement iſt ſeinem Weſen nach dazu beſtimmt, die dem Deſtinatair gegenüber zu erfüllenden Verpflichtungen des durch den Schiffer vertretenen Rheders, und die Leiſtungen anzugeben, welche jenem im Falle einer gehörigen Erfüllung der gedachten Verpflichtungen dem Schiffer gegenüber obliegen. Es wird erſt gezeichnet, und darf im Intereſſe des Rheders erſt gezeichnet werden, nachdem die Verladung des Gutes ſtattgefunden hat. Deshalb gehören Vorſchriften, welche dem Ablader für den Zweck der bevorſtehenden Contracterfüllung zu geben ſind, ſowie diejenigen Beſtimmungen, welche auf die eventuelle Verantwortlichkeit deſſelben für den Fall ungenügender Erfüllung jener Vorſchriften ſich beziehen, gar nicht in das Connoſſement. Soweit ſie nicht ſchon aus den als den Abladern bekannt vorauszuſetzenden allgemeinen Grundſätzen des Frachtrechts ſich ergeben, alſo ſoweit Beſtimmungen beſonderer Art zur Anwendung gebracht werden ſollen, ſind ſie von den Agenten der Schiffe entweder zur allgemeinen Kunde der Kaufmannſchaft zu bringen, oder ſpeciell Demjenigen, mit welchem der Frachtcontract zu ſchließen iſt, bekannt zu machen. Von den in das Formular aufgenommenen Sätzen gehören folgende in dieſe Kategorie:

a. „Quality marks, if any, to be of the same size as,

and contiguous to the leading marks, and if inserted in the Shipping notes accepted by the Mate, the Master is bound to sign Bills of Lading conformable thereto."

b. „If goods of any description are above the value of £ 100 per package, the value must be expressed in the Bill of Lading and a special agreement made."

c. „For Gold, Silver, Bullion, Specie, Documents, Jewellery, Pictures, Embroideries, Works of Art, Silks, Furs, China, Watches or Clocks, Bills of Lading are to be signed with the value therein expressed, and a special agreement made.

d. „Shippers accountable for any loss or damage to Ship or Cargo caused by inflammable, explosive or dangerous Goods, shipped without full disclosure of their nature, whether such Shipper shall have been aware of it or not, and whether such Shipper be principal or agent; such goods may be thrown overboard or destroyed by the Master or Owner of the Ship at any time without compensation."

e. „All fines or damages, which the Ship or Cargo may incur or suffer by reason of incorrect or insufficient marking of packages or description of their contents shall be paid by the Shipper or Consignee (?) and the Ship shall have a lien on the Goods of such Shipper or Consignee for the amount thereof."

f. „Freight, which by the terms of the Bill of Lading is made payable by the Consignee, cannot be demanded from the Shipper after the Master has parted with his lien on the Goods."

Von den vorstehenden Sätzen enthalten die ersten drei (a. b. c.) zweckmäßige und die Ablader nicht unbillig beschwerende Bestimmungen. Für die zweite derselben ist sogar ein Vorgang in Verfügungen des englischen Rechts vorhanden. — Die letzten drei Sätze (d. e. f.) sind schon bisher geltendes Recht, und es bedarf deshalb einer Aufführung derselben weder im Con-

nossement, noch in separater Bekanntmachung. — Dagegen ist indessen Widerspruch zu erheben, daß für die in dem Satze e. erwähnte fines und damages der Consignee verantwortlich sein solle. Zwischen diesem und dem Schiffer besteht kein contractliches Band, welches ihn für widerrechtliche Handlungen des Abladers verantwortlich machen könnte. Nur, wenn er an der Widerrechtlichkeit sich betheiligt hätte, würde er aus diesem Grunde von dem Schiffer auf Schadensersatz in Anspruch genommen werden können. Sollte er das über das Schaden verursachende Gut gezeichnete Connossement bona fide erworben und den Werth desselben gezahlt haben, so würde der Schiffer ihm das Gut nicht vorenthalten dürfen. Das zweimal vorkommende Wort „Consignee" wird mithin zu streichen sein, wenn überhaupt der betreffende Satz Aufnahme finden sollte.

6. Frachtzahlung, wenn das Gut dem Destinatair am Bestimmungsplatz geliefert wird, und Rechtsverhältniß, wenn das Schiff unfähig wird, die Reise zu vollenden. (pro rata itineris Fracht.)

Für den Fall der Vollendung der Reise und der Bereitschaft des Schiffers, dem Destinatair das für denselben bestimmte Gut zu liefern, kommt es zunächst darauf an, ob diesem gegenüber ein Recht des Schiffers auf Abnahme desselben und auf Frachtzahlung besteht. Selbstverständlich ist dies zu verneinen. Dies ist im Formular in folgenden Worten ausgesprochen:

„The Consignee is at liberty to abandon his entire consignment for the freight on it, provided he elects to do so before taking delivery."

Zwei fernere selbstverständliche Sätze sprechen aus, erstens, daß für den Fall, wenn die Fracht nach Maß oder Gewicht zu zahlen ist, eine etwa unterwegs eingetretene durch Feuchtigkeit bewirkte Anschwellung oder Gewichtsvermehrung des Gutes keine Erhöhung des Frachtbetrages zur Folge haben solle, zweitens, daß die Beschädigung eines Gutes, falls der Destinatair dasselbe nicht überhaupt ablehne, keinen Grund dazu gebe, die Fracht herabzumindern.

„No freight is due on any increase in bulk or weight caused by the absorption of water during the voyage.“

„Full freight is due on damaged goods.“

Endlich ist, der Natur des Rechtsverhältnisses und der Praxis entsprechend, in Betreff der Frachtzahlung bemerkt, daß dieselbe in baarem Gelde und zwar, wenn sie in einer am Bestimmungsorte nicht cursirenden Valuta stipulirt worden sein sollte, unter Berechnung des kurzen Courses auf das Heimathsland des Schiffes geschehen solle. Dies nämlich ist als der Sinn des folgenden, etwas kurz und nur in Berücksichtigung der Ankunft in englischen Hafenplätzen gefaßten Satzes anzusehen:

„Freight to be paid in cash, without discount; at the rate of exchange for Bankers bills, current on the day of the Ship's entry inwards at the Custom-house.“

Wichtiger als alle Punkte, welche im Obigen berührt worden sind, ist die Frage, welche Leistung des Schiffers als die Voraussetzung der dem Destinatair, oder wenn derselbe den Eintritt in den Contractnexus ablehnen sollte, dem Befrachter obliegenden Verbindlichkeit zur Frachtzahlung anzusehen ist. In Betreff dieser Frage besteht eine sich oft fühlbar machende Verschiedenheit der geltenden Seerechte. Wie schon oben (S. 12) bemerkt worden ist, das englische und nordamerikanische Recht nehmen Untheilbarkeit der contractlichen Leistung des Schiffers an, so daß Fracht nur zu zahlen ist, wenn das Gut von dem Schiffer nach dem Destinationsplatze geliefert wird, während die Seerechte der Continentalstaaten mit einigen hier unwesentlichen Verschiedenheiten das Recht des Schiffers statuiren, im Falle eines von ihm oder dem Rheder nicht verschuldeten Unfähigwerdens des Schiffes zur Vollendung der Reise, Fracht nach dem Verhältniß des bereits zurückgelegten Theiles derselben (pro rata iteneris, sogenannte Distanzfracht) zu fordern. Gleichförmigkeit des Rechts in Betreff dieses Punktes ist zu wünschen. Für die allgemeine Einführung der englisch-amerikanischen Behandlung desselben spricht schon der äußere Grund, daß hierdurch, bei dem Zahlenverhältniß der den verschiedenen Nationen angehörenden Schiffe zu einander, die Minderheit einer überwiegenden Majo-

rität — und zwar einer Majorität, welche ſicherlich ihre Behandlungsweiſe des Gegenſtandes nicht aufgeben würde — ſich fügte; außerdem auch die Erwägung, daß jene Behandlung auf einer correcten rechtlichen Grundlage beruhet und ſich durch Einfachheit der Anwendung empfiehlt.

Das Formular iſt in Uebereinſtimmung mit den vorſtehenden Bemerkungen abgefaßt, jedoch mit einer unten näher zu berührenden Ausnahme. Die bezüglichen Sätze lauten:

a. „With liberty, in case the ship shall put into a port of refuge for repair, to tranship the goods to their destination by any other vessel (steamer).“

b. When the goods are fit to be carried to their destination, but the ship is unable to carry them, the Shipowner may earn full freight by sending the goods to their destination at his own expense in another bottom; this right is not affected by an abandonment of the ship by her crew or to the Underwriters. The ship is to be for this purpose deemed unable to carry the goods to their destination, if she either cannot be repaired at all, or cannot be repaired except at an expense, exceeding her value, when repaired.

c. „Pro rata freight is admissible in no other case than that dealt with in the following sentence.“

d. If the Ship be able to carry the goods to their destination, but the goods by reason of damage sustained, or of their own nature, are not to be carried all the way, and if such goods have received an enhancement of value by reason of their partial carriage, the ship may be entitled to a pro rata freight in proportion to the distance performed, which freight is in no case to exceed the amount of such enhancement of value“.

Mit in Betracht zu ziehen iſt hierbei der oben zu 4 d aufgeführte Satz, daß für Güter, welche der Deſtinatair (reſp. der Befrachter) in Folge einſeitiger Willenserklärung der Verfügung

des Schiffers entnimmt, volle Fracht zu zahlen ist, was selbstverständlich auch auf den Fall Anwendung zu finden hat, wenn die Auslieferung der Güter in einem Nothhafen gefordert und gewährt wird.

Gegen die in dem Satze b ausgesprochenen näheren Bestimmungen (Verlassen des Schiffs von der Mannschaft, Abandon an die Versicherer, Reparatur-Unfähigkeit und Unwürdigkeit) ist Nichts einzuwenden. Es hätte übrigens dieser speciellen Aufführungen nicht bedurft, da schwerlich in einem der angegebenen Fälle jemals ein Ladungs-Interessent dem Schiffer aus einem der angeführten Gründe das diesem zuständige Recht bestritten hat, oder bestreiten würde, die Güter auf des Schiffes Kosten nach dem Bestimmungsort zu schaffen, und dort volle Fracht zu empfangen.

Mit Entschiedenheit hat man sich gegen die im letzten Satze (d) ausgesprochene, ausnahmsweise zugelassene pro rata Frachtvergütung zu erklären. Der Fall ist folgender. Das Schiff, welches sich im Nothhafen befindet, ist in solchem Stande, daß es die in ihm verladenen Güter nach dem Bestimmungsort bringen kann; es befinden sich aber Güter in demselben, in Betreff welcher wegen eingetretener Beschädigung von der Weiterverschiffung abgesehen werden muß. Dies dem Eigenthümer nicht beizumessende Ereigniß macht dem Schiffer die Erfüllung des Frachtcontracts unmöglich, und er geht mithin nach Maßgabe des herrschenden obersten Princips der Fracht verlustig. Dies nehmen auch die Proponenten des Formulars im Allgemeinen an. Allein sie wollen unter besonderen Umständen aus Billigkeitsgründen eine Ausnahme machen. Für den Fall nämlich, daß das nicht weiter transportable Gut an dem Orte, wo es sich befindet, einen höheren Werth für den Eigenthümer haben sollte, als es für ihn am Abladeplatz gehabt hatte, soll innerhalb des Bereiches dieses Mehrbetrages dem Schiffer eine pro rata itineris Fracht vergütet werden. Dem steht es entgegen, daß man die Wirksamkeit eines wichtigen obersten Princips — und ein solches liegt hier zweifellos vor — durch Ausnahmebestimmungen nur da beschränken sollte, wo wirklich dringende Veranlassungsgründe dazu vor-

handen sind und auch nicht etwa anderweitige Bedenken entgegen stehen. — Hier ist, bei der zweifellos anzunehmenden sehr großen Seltenheit der für die Anwendung der Ausnahme sich eignenden Fälle, von Dringlichkeit derselben gar nicht zu reden; auch steht ihrer Einführung entgegen, daß die Frage, ob ein Mehrwerth anzunehmen sei, und welcher, nicht ohne Belästigung und große Weitläufigkeiten für die betheiligten Ladungs-Eigenthümer zu erledigen sein würde.

Eher ließe es sich rechtfertigen, dem Eigenthümer der nicht transportabeln Güter unter den angegebenen Umständen, gegenüber dem Schiffer, welcher im Stande und bereit ist, die Ladung nach dem Bestimmungsplatze zu bringen, Zahlung der ganzen Fracht aufzulegen. Denn er ist derjenige, auf dessen Seite das Ereigniß, welches die Ausführung des Frachtvertrages verhindert, sich zugetragen hat. — Gleichwohl wird es vorzuziehen sein, dem obersten leitenden Grundsatz auch in Beziehung auf den besprochenen Fall ausnahmslos Folge zu geben.

7. Havariegroße.

Die Aufnahme einer vertragsmäßigen Unterordnung unter die York and Antwerp Rules in die Connossemente verdient ohne Zweifel Empfehlung. Der Satz lautet in dem vorgelegten Formular:

„General Average payable according to York and Antwerp Code".

Ueber diesen Gegenstand ist schon im ersten Abschnitt dieser Schrift das Nähere zusammengestellt worden.

Am Schlusse dieser Erörterungen glaubt der Verfasser — hiebei von den Einzelheiten des in Rede stehenden Gegenstandes absehend — seine Ansicht über das Project eines einzuführenden allgemeinen Connossementsformulars im Folgenden aussprechen zu dürfen:

1. Der Plan, alle, oder auch nur alle wichtigeren, den Seefrachtvertrag betreffenden Rechtsbestimmungen in den Umfang eines Connossementsformulars hineinzubringen, ist wegen der

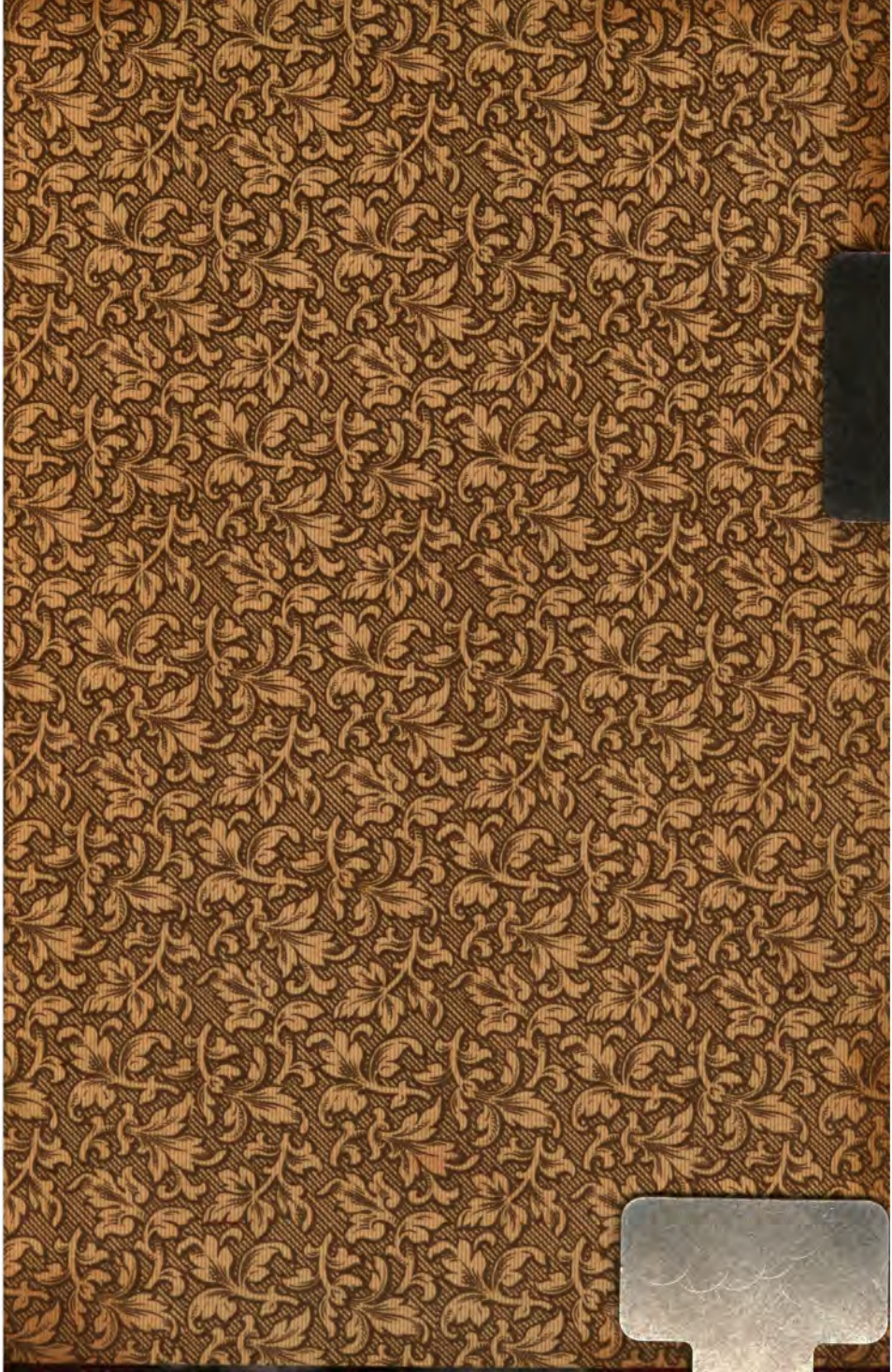
großen Zahl dieser Bestimmungen und wegen des nothwendiger Weise beschränkten Raumes auf dem, leichte Uebersehbarkeit erfordernden Connossement, unausführbar.

2. Die bis vor Kurzem in der Praxis benutzten kurz gefaßten Connossementsformulare, in welche nur die nothwendigen Angaben über die Personen der Contrahenten und die Gegenstände der von denselben übernommenen Leistungen einzutragen waren, und denen man in jedem Falle die etwa erforderlichen besonderen Stipulationen hinzufügte, genügten dem Bedürfniß der Praxis, weil die den Frachtcontract beherrschenden Principien gesetzlich oder gewohnheitsrechtlich feststanden, auch allen Betheiligten so weit wie erforderlich bekannt waren, und noch jetzt bekannt sind.

3. Dem Wunsche nach Beseitigung der in den Frachtrechten der Seestaaten jetzt bestehenden Verschiedenheiten wird auf eine ausreichende Weise entsprochen, wenn in die Connossemente die Clausel aufgenommen wird, Fracht werde nur durch Lieferung des Guts am Bestimmungsort verdient, die Frachtzahlung pro rata itineris werde abgeschafft. Auf diesen Punkt beschränken sich die wirklich erheblichen und in der Praxis einigermaßen störend gewordenen Frachtrechtsverschiedenheiten.

4. Es ist rathsam, die Clausel, daß die Frachtcontrahenten sich den York and Antwerp Rules unterwerfen, in die Connossemente aufzunehmen.

5. Sollte es sich herausstellen, daß für gewisse Verschiffungsarten (z. B. für Dampfschifffahrten auf großen Fahrtlinien) die Feststellung besonderer Regulative über das Verhalten bei den Abladungen und die gegenseitigen Rechte und Verbindlichkeiten der Contrahenten erforderlich oder rathsam sei, so würden solche, mit Billigkeit nach beiden Seiten, auszuarbeiten, und separat zu publiciren sein (s. oben S. 28 No. 5). Im Connossement wäre dann darauf zu verweisen (in derselben Weise, wie mittelst weniger Worte auf die York and Antwerp Rules verwiesen werden kann).

Ex. E. F. M.

Frommannsche Buchdruckerei (Hermann Pohle)
in Jena.